Cena 20 zł.

# MOTOR SKRZYDŁA i MOTOR

POZDRAWIAMY
LOTNIKÓW RADZIECKICH
W DNIU 30-LECIA REWOLUCJI

Rok II
Nr. 44 (72)
1 — 8
listopada
1947



1917-47

# W IMIENIU LOTNICZEJ BRACI

Jesteś młody, energiczny i pełen zapału. Marzysz o lotnictwie, chcesz latać, a może już latasz? Ale wiem, że oprócz lotnictwa masz jeszcze inne cele w życiu. Wiem, że chcesz, by na świecie wszyscy ludzie byli szczęśliwi, wolni i mądrzy. Chcesz, by wszystkim było dobrze, by nikt nikogo nie krzywdził i nie wyzyskiwał, by wszyscy mieli możność nauki, pracy, odpoczynku i... latania. Wiem, że oprócz książek lotniczych, czytasz z zainteresowaniem o bohaterach, którzy walczyli, by świat był lepszy. Wiem także, że masz swoje własne, zrodzone na dnie duszy plany przebudowy świata.

Zdziwiony jesteś, skąd ja o tym wiem? Sprawa jest prosta: kilka lat temu liczyłem sobie tyle wiosen co i ty, a poza tym lotnicy mają zawsze młode dusze...

Zapytasz, dlaczego właśnie dziś o tym mówię?

Dlatego, że trzydzieści lat temu, w roku 1917 rosyjscy robotnicy i chłopi, rosyjska młodzież (Twoi rówieśnicy) chwycili za broń, by walczyć o te same ideały, które Tobie przyświecają w pracy. Chwycili za broń i zrzucili znienawidzone jarzmo rządów cara, kapitalistów i obszarników. Walczyli o wolność nie tylko ludu rosyjskiego, nie tylko narodów zamieszkujących dziś ZSRR, lecz także o wolność Polski. Pierwszym państwem, które uroczyście ogłosiło wolność naszej Ojczyzny, był Związek Radziecki.

Gdy kilka lat temu hitlerowskie Niemcy podbiły Europę i rzuciły na świat cały swe pancerne kolumny i zbójeckie eskadry samolotów, w pierwszym szeregu walczących z nimi stanął Związek Radziecki i wziął na siebie główny ciężar wojny. Zwycięstwo nad hitleryzmem zawdzięczamy ZSRR. Ocalenie Polski od zagłady i wolność naszej Ojczyzny zawdzięczamy Związkowi Radzieckiemu i walce zbrojnej naszych Armii przy boku Armii Radzieckiej.

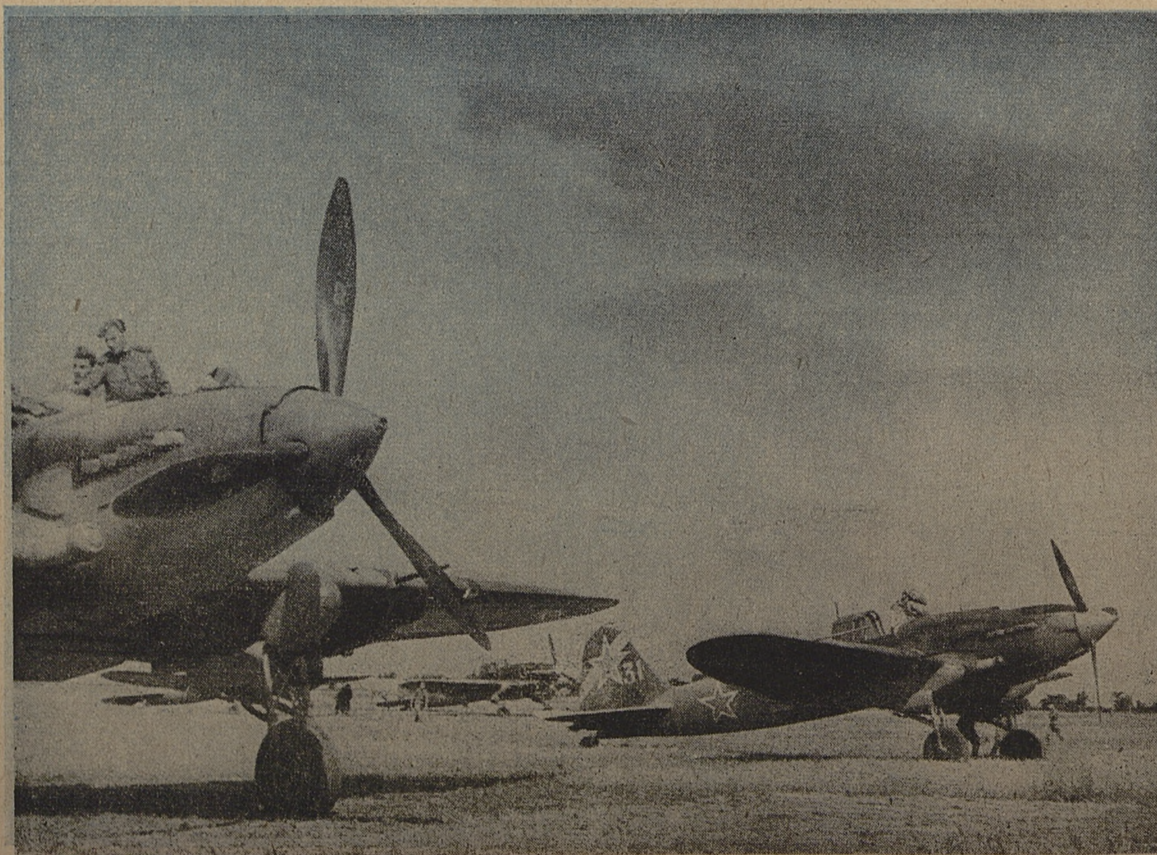
Upłynęło kilka lat od zwycięskiego zakończenia wojny. Siły wstecznictwa, pod możną protekcją imperialistów amerykańskich, snują znowu plan podboju świata, zamienienia małych państw w swe kolonie, prą do nowej wojny. I znowu wszystkie siły postępu, demokracji i pokoju skupiają się wokół ZSRR. Skupiają się wokół państwa, które pragnie pokoju, które szanuje suwerenność i wolność wszystkich narodów, gdyż wie jaka jest jej cena. Trzydzieści lat temu radzieccy ludzie w Wielkiej Rewolucji Październikowej płacili za nią ceną krwi.

Związek Radziecki chce w pokoju budować swoje państwo, pracować dla lepszego jutra swych obywateli, by dać im naukę, pracę, odpoczynek i zapewnić jak najwyższy poziom kulturalny i materialny.

My, Polacy, chcemy tego samego. Tego samego chcesz Ty.

My, Polacy, wiemy jak wiele wdzięczności jesteśmy winni ZSRR. Ty wiesz o tym także.

W XXX Rocznicę Października, jako naród ślemy Związkowi Radzieckiemu serdeczne pozdrowienia i życzenia dalszego rozkwitu. Pozwól, że poślę je w Twoim imieniu, w imieniu całej naszej lotniczej braci.





# WIELKI PRZELOT

KAZIMIERZ GOŹDZIEWSKI, ppor.

Brodaty mechanik Alosza Sawielin patrzy na inżyniera Gołuchowa. Twarz ma poważną i skupioną. Inżynier, młody, jasnowłosy blondyn w rogowych okularach, rozmawia z Czkałowem. Pilot słucha uważnie słów młodego naukowca. Alosza niecierpliwi się trochę. Powinni już skończyć tę rozmowę i dać jemu, Sawielinowi pole do popisu. Czeka na tę chwilę już tak długo! Jeszcze pół roku temu, zaraz po zapadnięciu decyzji o tym wielkim locie nad biegunem do Ameryki, obiecał mu sam Czkałow, że właśnie on — Alosza dostąpi tego zaszczytu i da znak do startu.

Przez długie miesiące, gdy pracował razem z innymi mechanikami nad przygotowaniem samolotu — pieścił skrycie w duszy myśl, że to na jego — Sawielina znak, radziecki samolot ruszy w drogę do gigantycznego lotu. Cieszył się już na myśl, jak to opowiadać będzie w gronie kolegów i towarzyszy, że ten słynny lotnik, Walery Czkałow, na znak jego ręki, podniesie swój samolot w powietrze.

Alosza patrzy na wielki zegar, wiszący na budynku portu lotniczego. — Chyba zaraz skończą! — myśli i kieruje z powrotem wzrok na pilota i inżyniera. Gołuchow mocno potrząsa ręką Czkałowa. Ten śmieje się beztrosko. Chwilę patrzy po bezchmurnym niebie. Jego bystre spojrzenie pada na barczystą sylwetkę starego mechanika. Alosza pręży się pod tym spojrzeniem prawie na baczność. Czkałow namyśla się przez chwilę. Zastanawia się nad czymś. Potem mówi prędko: — No, co Alosza, czekacie, ażeby dać nam znak! — i śmieje się do Sawielina, jak do kolegi!

Sawielin nie mówi nic. Już wie, że go ta czynność nie ominie. Dziwi się tylko radośnie, że taki Czkałow pamięta o nim. Nawet wie jak on ma na imię!

Z mocno bijącym sercem Sawielin patrzy pytająco na Gołuchowa. Ten kiwa głową. W tłumie przygodnych widzów zapada cisza. Dudnią rytmicznie silniki.

Alosza podnosi powoli rękę. Czarną, uwalaną smarami dłoń, w której powiewa biała chorągiewka. Samolot drgnął. Rusza leniwie betonowym podjazdem. Ustawia się pod wiatr. Startuje.

Jakże długo wloką się sekundy startu. Samolot na pełnych obrotach wlecze się po betonowej drodze, jakby nigdy nie miał się oderwać od ziemi. Wszyscy wiedzą, że maszyna przeciążona jest do granic możliwości zapasem benzyny i smarów. Westchnienie ulgi wyrywa się z piersi, gdy wreszcie ANT — 25 podskoczywszy lekko, przytrzymany pewną ręką pilota, wzlatuje w powietrze. Coraz wyżej i wyżej.

Dopiero teraz opuszcza Alosza ścierpłe już ramię, goniąc oczami malejący na horyzoncie punkcik. Patrzą zresztą wszyscy; a w sercach ich — jakby lęk...

— Polecieli prosto na północ! Czy uda się Czkałowowi przelecieć biegun? Czy dotrze do Ameryki?

* * *

Chmury są wszędzie. Ciężkie, szaro - brudne, grożące potężnym huraganem. Samolot tonie w nich, jak w puchu. W kabinie jest szaro. Słabo rysują się w półmroku przyrządy pokładowe. Czkałow zmrużywszy oczy wygląda przez oszronione szybki na zewnątrz. Nie widać nic. Wszędzie skołtuniony ocean chmur.

Bajdukow, otulony w futro, manipuluje coś przy aparacie radiowym. Obserwator Bieljakow wytycza kurs. Ręce ma czerwone od mrozu, bo zdjął rękawice. Nie zważa jednak na to. Najważniejsze: nie zabłądzić; w tych warunkach zejście z kursu to śmierć.

Czkałow pilotuje. Pod nimi ciągnie się fantastyczna, spiętrzona lodami kraina.

ANT — 25 wylądował w Ameryce (zdjęcie obok).



nie smarów normalne, szybkość obrotów, dopływ benzyny — w porządku.

Czujne oczy nie schodzą z zegarów. Strzałka busoli tańczy jak zwariowana. Gdzieś tu w pobliżu jest biegun magnetyczny.

Urywają się nagle chmury. Świeci jaskrawe słońce. Pod nimi ciągnie się wspaniała i groźna w swym majestacie i pustce kraina polarna. Samolot wygląda jak srebrzysty meteor.

Czkałow przymyka gaz. Schodzą trochę niżej. Szeleści papier zawiniątka. Bajdukow z twarzą uroczystą i poważną, zdjąwszy rękawicę, rozwija flagę — Czerwony Sztandar ich kraju.

Uchyla się na chwilę maleńkie okienko. Ruch ręki. W rozsłonecznionej przestrzeni szybuje flaga. Ścigają ją zmęczone oczy pilotów. W sercach gra cicha radość. Są nad biegunem. Pokonali pierwszy etap podróży. Co będzie jednak dalej?

U wybrzeży amerykańskich lecą znów w chmurach. Ścierają się ze śnieżycami, walczą zajadle z oblodzeniem.

W trzecim dniu lotu Bieljakow oświadczył, że przelatują Góry Skaliste. Czujność wzmogła się do maksimum. Lada chwila mogli się przecież zderzyć z ukrytymi we mgle i burzy szczytami wyniosłych gór.

Przelecieli. Pokonali morza, wyspy i oceany. Pokonali i góry.

Po 63 godzinach lotu lądują na lotnisku Vancouver koło Portlandu. Ameryka wita ich z entuzjazmem. Podziwia ich odwagę.

* * *

W dalekiej Moskwie brodaty mechanik Alosza Sawielin wrócił z pracy. Myjąc ręce nadsłuchuje pilnie, jak jego syn Sieroża nastawia radio. Szuka muzyki tanecznej z Paryża. Alosza mówi grubym głosem: nastaw mi zaraz Moskwę, smyku!

Jest Moskwa. Z głośnika przemawia jakiś delegat na zgromadzeniu Najwyższej Rady.

Nagle milknie. Z małej, ebonitowej skrzyneczki płynie poważna melodia hymnu. A potem słowa: Pilot Walery Czkałow i jego dwaj towarzysze... przelecieli... są na ziemi amerykańskiej... 11 430 km.

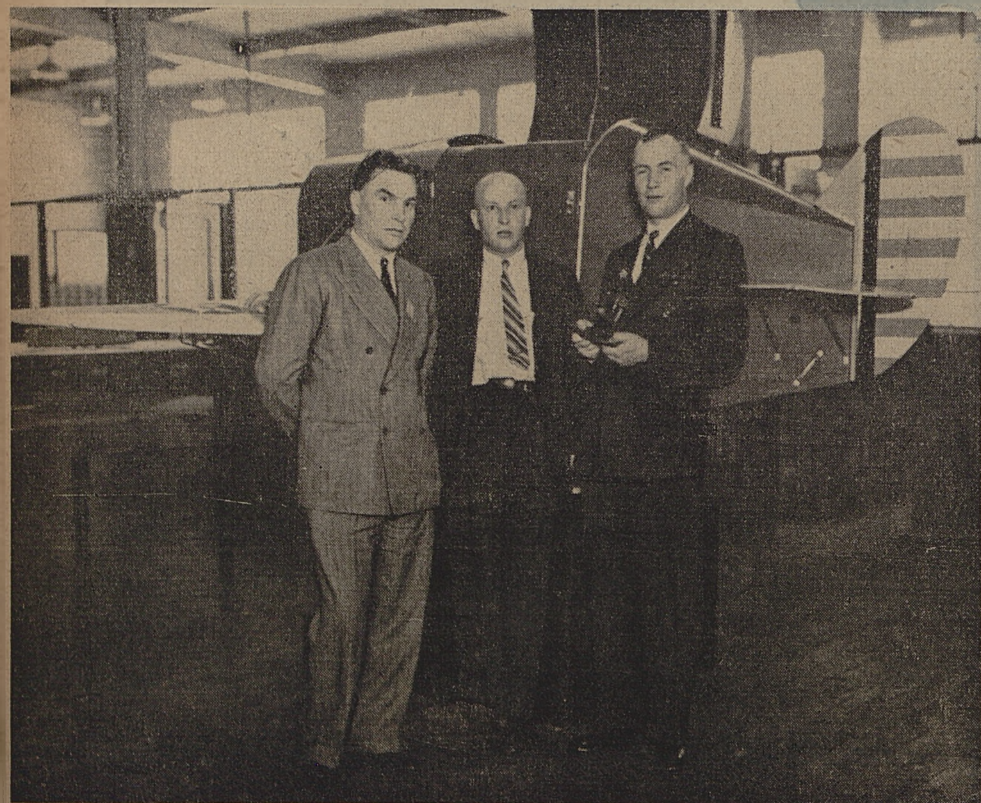
Brodaty mechanik ma łzy w oczach.

Monotonnie mijają minuty. Chmury rosną. Zagradzają drogę maszynie. To nic. Lecą prosto na północ. Zrywa się śnieżyca. Potężne płaty śniegu walą się na skrzydła, oblepiają szczelnie kabinę, ciągną samolot w dół.

Bajdukow łapie jakąś stację. Słychać ciepły głos tenora, wyśpiewujący znaną arię. Za oknami kabiny czai się mrok i burza. Trzech śmiałków leci na północ. W dalekim, odległym świecie bawią się beztrosko ludzie.

Godziny mijają, lecz dzień trwa. Długi, polarny dzień. Linijka Bieljakowa kreśli coraz to nowe odległości na mapie. Puchną od zimna palce. Zapomniana rękawica leży na podłodze kabiny. Czkałow i Bajdukow pilotują za zmianę.

Wszyscy są pomęczeni straszliwie. Łyk gorącej kawy z termosu. Kilka sucharków. I znowu: ciśnie-



Załoga ANT — 25 zwiedza szkołę pilotów w USA (zdjęcie obok).

# LOTNICTWO RADZIECKIE W BITWIE O STALINGRAD



(Fragment z książki pt. „Samoloty w walce")

Ciężki to był okres dla Związku Radzieckiego: lipiec — listopad 1942 roku...

Bitwa o Stalingrad trwała 6½ miesiąca. Wymagała ona bohaterskich wysiłków od jego obrońców i zakończyła się bezprzykładnym rozgromieniem wojsk niemieckich.

Ogromną rolę w tych tytanicznych zmaganiach odegrało lotnictwo. Przy żadnym oblężeniu miasta, ani przy żadnej jego obronie nie brały tak wielkiego udziału siły powietrzne walczących stron.

W pierwszej fazie bitwy o Stalingrad niemieckie lotnictwo panowało w powietrzu. Niemcy podciągnęli do Wołgi wyborowe formacje, rzucając do walki 4-tą niemiecką flotę powietrzną pod dowództwem generała - pułkownika Richthofena, w skład której wchodziły 3 korpusy lotnicze. Wśród faszystowskich rozbójników szczególną chełpliwością i pewnością siebie wyróżniali się piloci eskadry „As pikowy": na kadłubach ich samolotów świecił czarny as pik.

„Nasza eskadra, to ten atutowy as, który pobije wszystkie rosyjskie karty!" — przechwalali się Niemcy.

Oblężenie Stalingradu... Pamięć o nim nie zaginie nigdy.

Przed miastem o sławnych tradycjach bojowych, Niemcy zatrzymali się ze zdumieniem. Pamiętali oblężenie Verdun z czasów I Wojny Światowej, gdzie stracili miliony żołnierzy. Lecz Verdun było twierdzą. Przygotowywała się ona do obrony w ciągu dziesiątków lat, potężne jej żelazobetonowe forty ukryły się pod ziemią, pozycje obronne wytrzymywały uderzenia najcięższych pocisków. A tutaj? Zwykłe, przemysłowe miasto, miasto fabryk i uczelni, szeroko i swobodnie położone na brzegu Wołgi...

I gdy radzieckie dywizje odparły wściekłe ataki niemieckich opancerzonych hord, hitlerowcy w swoim szale postanowili znieść z powierzchni ziemi to nieugięte miasto. Wykonanie tego zadania powierzono hitlerowskiemu lotnictwu. Cała flota powietrzna Niemiec miała stać się decydującym atutem w największej grze, jaką w ogóle rozpoczął w swoim życiu awanturnik Hitler. I grę tę przegrał.

Osiem godzin bez przerwy nurkowały Ju — 87 na pozycje obronne dywizji generała - majora Gurtiewa; osiem godzin, bez jednej minuty przerwy, szły fala za falą niemieckie samoloty; osiem godzin wyły syreny, świszczały bomby, drżała ziemia, waliły się resztki murowanych budynków; przez osiem godzin w powietrzu unosiły się kłęby dymu i pyłu, śmiercionośne poświstywały odłamki. Ten, kto usłyszał jęk powietrza, rozrywanego przez bombę lotniczą, kto przeżył naprężenie gwałtownego, dziesięciominutowego nalotu samolotów niemieckich, ten zrozumie, co to takiego osiem godzin intensywnego bombardowania przez nurkujące bombowce. Osiem godzin strzelali sybiracy z całej swojej broni do samolotów niemieckich i prawdopodobnie uczucie, podobne do rozpaczy opanowało Niemców, kiedy płonąca, osłonięta czarnym pyłem i dymem ziemia fabryczna uparcie odstrzeliwała się salwami karabinów, grzechotała seriami ckm-ów i krótkimi, jak uderzenie wystrzałami rusznic przeciwpancernych i miarową, kąśliwą strzelaniną dział przeciwlotniczych. Zdawało się, że nic żywego nie mogło tam się już ostać, a syberyjska dywizja, okopawszy się w ziemi nie załamała się, lecz prowadziła ogień — uparta, nieśmiertelna!

W ciągu całego miesiąca, codziennie — za wyjątkiem trzech dni — niemieckie samoloty wisiały nad dywizją po 10—12 godzin. Razem za miesiąc — 320 godzin. Oddział operacyjny sztabu obliczył tę astronomiczną ilość bomb, zrzuconych przez Niemców na dywizję. Taka sama mniej więcej była ilość lotów samolotów niemieckich. A wszystko to działo się na froncie, o długości półtora — do dwu kilometrów. Wybuchy te mogłyby ogłuszyć ludzkość, ogień mógłby spalić i znieść z powierzchni ziemi całe państwo...

Po raz pierwszy w czasie walk ulicznych miała miejsce tak ścisła współpraca lotnictwa z wojskami lądowymi.

— Trzeba zbombardować dom w kwartale N, gdzie przed tym była piekarnia! — mówią lotnikowi.

— A tak, wiem! Przed wojną goliłem się zawsze u fryzjera w sąsiednim domu. Jeden dom dalej było kino...

Jasne, że celów takich nie można było bombardować z większej wysokości. Piloci nurkowali nieomal nad samymi dachami domów, które służyły im jako cel.

Ważną osobliwością taktyczną walk powietrznych pod Stalingradem była w pierwszym okresie przewaga działania bombowców nocnych.

Nigdy jeszcze do tego czasu na froncie radziecko-niemieckim operacje lotnictwa nocnego nie odbywały się na tak wielką skalę.

Zamieszczona tabelka obrazuje poglądowo, jak wielką rolę odegrało nocne lotnictwo w bitwie stalingradzkiej.

| Rok 1942 | Ilość lotów nocnych w procentach ogólnej liczby lotów | Z tego do walki z wojskami przeciwnika |
|---|---|---|
| sierpień | 47 | — |
| wrzesień | 61 | 95 |
| październik | 60 | 90 |

Ilość lotów nocnych w okresie wrzesień — październik półtorakrotnie przewyższała ilość lotów dziennych; przygniatająca większość lotów nocnych miała na celu nie walkę z lotnictwem przeciwnika, a zniszczenie jego wojsk naziemnych.

Nieprzerwane ataki drobnych grup bombowców, z kilkuminutowymi zaledwie przerwami, utrzymywały nocami wojska faszystowskie w stanie ciągłego napięcia i zdenerwowania. Wyczerpane bezsennością i strachem wojska niemieckie nie były już zdolne do prowadzenia energicznych działań zaczepnych, ich wytrzymałość fizyczna i moralna była mocno nadszarpnięta.

Wyjątkowo wielką rolę odegrały w tych operacjach samoloty Po—2. W październiku większość lotów przypadała na nie. W ciągu jednej nocy samoloty te zrzucały do 140 ton bomb. Każdy bombowiec nocny Po—2 wykonywał nie mniej niż 5 lotów w ciągu nocy, gdyż lotniska ich znajdowały się w odległości zaledwie 10—20 kilometrów od pozycji wroga.

Straty eskadr Po—2 pomimo silnej niemieckiej obrony przeciwlotniczej były zupełnie nieznaczne.

Radzieckie bombowce dzienne atakowały wojska faszystowskie, stacje kolejowe i lotniska z wielkiej wysokości (6—8 kilometrów); faszystowskie myśliwce Me—109 i He—113 nie mogły dogonić radzieckich „Petlakow—2“, gdyż ustępowały im pod względem szybkości. Mogły one atakować bombowce radzieckie jedynie na kursie spotkaniowym, pościg zaś był zupełnie bezskuteczny.

W ciągu zaciekłych, czteromiesięcznych walk Niemcy wykrwawili się, stracili ogromną ilość sprzętu bojowego. I wtedy stała się rzecz zdumiewająca: armie faszystowskie w ciągu kilku dni zamieniły się z oblegających w oblężone. Wojska radzieckie zamknęły je w ogromnym kotle!

Na dzień natarcia radzieckiego — 19 listopada 1942 r. lotnictwo otrzymało wielkie uzupełnienie. W operacjach nad okrążeniem wojsk von Paulusa lotnicy przez zwiad, bombardowanie i szturmowanie pozycji nieprzyjacielskich nieustannie pomagali wojskom naziemnym.

Wielka bitwa stalingradzka przeszła w ostatnią swoją fazę; Niemcy zakopali się w bunkrach i ziemiankach. Z Berlina otrzymali rozkaz trzymać się za wszelką cenę. Amunicja ich była na wyczerpaniu. „Fryce“ nie mogli już prowadzić swojego wściekłego ognia na pozycje radzieckie. Wyczerpały się zapasy żywności. Niemcy zjedli wszystkie konie rumuńskiej kawalerii, które jeszcze nie zginęły, a potem wzięli się i za końskie trupy. Jedli koty, psy i szczury... Głód szarpał okupantów, którzy jeszcze 3—4 miesiące temu marzyli o wołżańskich łososiach.

Wreszcie otoczone wojska niemieckie, po długiej i bezskutecznej walce, utraciwszy większość swoich żołnierzy, poddały się zwycięskiej Armii Radzieckiej.

* * *

**Bitwa Stalingradzka posiada ogromne, historyczne znaczenie. Stała się ona momentem przełomowym w historii II Wojny Światowej. Przedtem Niemcy ponosili wprawdzie od czasu do czasu porażki, jednak dopiero pod Stalingradem Armia Radziecka złamała machinę wojenną wielkiej ofensywy hitlerowskiej. Upadł mit o niezwyciężonym rzekomo Wehrmachcie i Luftwaffe. Stalingrad zadecydował o zwycięstwie.**

**O tym powinni pamiętać niektórzy panowie z za oceanu, którzy sobie przypisują zasługę zwycięstwa. Niech pamiętają, że za takie zwycięstwo nie płaci się dolarami, które zresztą stukrotnie pomnożone wracają do ich kieszeni. Za zwycięstwo w walce o pokój naród radziecki zapłacił krwią. I dlatego potrafi cenić pokój.**

Oto, co pozostało z hitlerowskiej „Luftwaffe“ pod Stalingradem.






# PIOTR NIESTEROW

Współczesny pilot myśliwski musi doskonale opanować wszystkie figury akrobacji lotniczej. Pilot, który lepiej opanował sztukę wyższego pilotażu odnosi zwycięstwo w walce powietrznej.

Pierwszą figurą akrobacyjną, którą człowiek wykonał zupełnie świadomie i z wyrachowaniem, była martwa pętla (looping), pierwszym zaś pilotem, który odważył się na to był lotnik rosyjski, Piotr Niesterow.

Niestęrow był człowiekiem lotnictwa. Latanie było jedynym celem w jego życiu.

Pracując teoretycznie i w praktyce nad doskonaleniem techniki pilotażu, młody oficer-pilot powziął szaloną myśl: wykonać w powietrzu martwą pętlę. W tym celu należy nabrać odpowiedniej szybkości, kierując maszyną stromo w dół, następnie wyrównać i od razu skierować ją pionową w górę, położyć na plecach, znów skierować pionowo w dół i wreszcie przejść do lotu poziomego.

Nikt przed Niesterowem nie ryzykował wykonania takiej sztuki. Wszyscy bali się lotu pionowego, a już szczególnie momentu, kiedy samolot znajdzie się na plecach, do góry kołami. Niesterow pamiętał jednak o sile odśrodkowej.

Jeśli szybko będziemy obracali naczynie z wodą, zawieszone na sznurku, woda nie wyleje się; siła odśrodkowa przyciśnie ją do ścian naczynia. Wykonując martwą pętlę — rozumował Niesterow — samolot równocześnie wykonuje ruch obrotowy; siła odśrodkowa przyciśnie pilota do siedzenia, utrzyma benzynę i oliwę na dnie zbiorników i silnik będzie pracował normalnie.

Oczywiście — w teorii wszystko wygląda pięknie, sprawdzić zaś w praktyce jest niebezpiecznie... Niesterow nie myślał o niebezpieczeństwie: gotów był poświęcić swoje życie dla lotnictwa.

Wykonał swój pamiętny lot 27 sierpnia 1913 roku.

Jaką nagrodę otrzymał Niesterow za swój wspaniały wyczyn? Zjadliwy artykuł w gazecie, którego autorem był jeden z ówczesnych „działaczy" lotniczych i w którym proponował zamknąć pilota w areszcie na miesiąc za niedozwolony lot w dół głową...

Niesterow dokładnie zdawał sobie sprawę z dróg rozwoju lotnictwa wojskowego. Jeszcze przed pierwszą wojną światową mówił o walkach powietrznych:

„Udział lotnictwa w wojnie powietrznej przyszłości doprowadzi do walk pomiędzy samolotami różnych typów. Nieuniknione walki powietrzne podobne będą do napadu jastrzębi na wrony. Lotnik, który nauczy się panować nad swoim samolotem i potrafi nadać mu zwrotność jastrzębia, łatwiej i szybciej zada wrogowi śmiertelny cios, stosując odpowiednie ewolucje. Dopiero po ukończeniu szkoły akrobacji lotniczej, a zwłaszcza po praktycznym opanowaniu martwej pętli, lotnicy zawładną groźną bronią jastrzębi, atakujących mniej zwrotne wrony. A któż z was chciałby zostać wroną?"

Niesterow nie tylko wypowiadał odważnie swoje poglądy, lecz kierował się nimi również w praktyce. Od początku wojny 1914 — 1918 roku był dowódcą 11-go Pułku Korpusu Lotniczego i nieustannie przemyśliwał nad nowymi sposobami walki z samolotami wroga. Przymocował specjalny nóż do zakończenia kadłuba swojego samolotu, ażeby rozcinać pokrycie samolotu przeciwnika, przelatując bezpośrednio ponad nim. Stosował najróżnorodniejsze ewolucje, ażeby „przycisnąć" wroga do ziemi i zmusić go do przymusowego lądowania.

Niesterow robił starania, by otrzymać dla swojego Morane'a karabin maszynowy. Dowództwo carskie jednak odmówiło. Chłodna ta odpowiedź nie zniechęciła jednak Niesterowa. Z jeszcze większą nienawiścią walczył z samolotami wroga. Stał się twórcą groźnej broni — taranu.

Niesterow zastosował taran w walce z lotnikiem austriackim 26 sierpnia 1914 r., niemal dokładnie w rok po śmiałym wykonaniu pierwszej martwej pętli. Przeciwnik został strącony, lecz sam bohaterski pilot zginął również.

Tylko gorący patriotyzm, całkowite oddanie się sprawie walki z wrogiem sprawiły, że pilot Niesterow nie zawahał się poświęcić swojego życia.

**Tak samo, jak Niesterow postąpił radziecki pilot, kpt. Gastello. Otrzymał on zadanie zatrzymać za wszelką cenę posuwające się hordy hitlerowskie. Samolot jego po walce z przeciwnikami był silnie uszkodzony, pilot zaś za wszelką cenę pragnie wykonać powierzone mu zadanie. Kieruje swój samolot w zbitą masę posuwających się na szosie samochodów z amunicją i benzyną. W strasznym wybuchu ginie sam. Ale szosa została zatarasowana na kilka godzin, zadanie wykonane.**

Ludzie tacy, jak Niesterow kładli podwaliny pod przyszłą potęgę lotnictwa radzieckiego.

Dzięki niemu i innym, którzy złożyli swe życie w ofierze, lotnictwo radzieckie jest dziś najpotężniejszym na świecie.

# PRZYJAŹŃ

STANISŁAW OSTROWSKI

## ALOSZA

...Jako piętnastoletni chłopiec miałem szczęście kilkakrotnie zetknąć się z Andrzejem Strugiem w domu rodziców mego przyjaciela. Było to przeżycie z kategorii tych, które niezatarty ślad na zawsze w pamięci zostawiają.

„Pan Andrzej" nie tylko pięknie pisał — równie czarująco potrafił opowiadać.

My, chłopcy (tzn. mój przyjaciel Adaś i ja), jeśli już znaleźliśmy się w czarodziejskim kręgu jego narracji, chciwie chłonęliśmy słowa, które otwierały przed nami świat, rozpalający serca i wyobraźnię — świat ludzi — niby to zwykłych, a przecież wielkich — uparcie i bohatersko walczących o prawdę i dobro, której na imię: sprawiedliwość społeczna.

Zwłaszcza utkwiła mi w pamięci jedna postać z jego opowiadań - wspomnień; postać studenta petersburskiego Aloszy, który w imię idei, dla człowieka nieznajomego i obcej narodowości oddał swoje zaledwie rozkwitające życie.

Działo się to w roku 1916, a więc niemal „w przeddzień" Wielkiej Rewolucji, w okresie największego nasilenia walk socjalizmu z despotyzmem Rosji carskiej.

Żandarmeria nakryła tajną drukarnię, prowadzoną przez grupę Polaków. Drukarnia mieściła się w domu, w którym mieszkał Alosza. Kiedy żandarmi zaczęli obstawiać ulicę, Alosza, który zauważył obławę, zastukał do drzwi drukarni.

— Kto tam?

— Otwórzcie, policja obstawia dom. Chcę wam pomóc...

Drzwi powoli otworzyły się. W pokoju był tylko jeden człowiek. Alosza rozejrzał się; okno wychodziło na stary, zaniedbany ogród.

— Jest jakiś sznur?

— Nie, nie ma.

— Trudno, trzeba będzie skakać. Szkoda wydrukowanej już „bibuły" — zrzucę ją wam. Może uda się ukryć gdzieś w ogrodzie...

Gorączkowo zaczęli drutem owiązywać plik zadrukowanych arkuszy. Gotowe. Człowiek z drukarni przesunął się przez parapet okna, chwilę wisiał na rękach — skoczył. Alosza wychylił się. Tamten już stał na nogach i patrzył w górę. Alosza dźwignął olbrzymi pakiet. Żeby tylko drut nie pękł... Nie. Oto tamten chyłkiem taszczy go już w zarośla, dając Aloszy znak ręką, żeby też skakał. Na korytarzu twardo zastukały obcasy podkutych butów. Alosza, z jedną nogą na parapecie, znieruchomiał. Nagle pojął, że jeśli wyskoczy, policja wyważywszy drzwi od razu odkryje drogę ich ucieczki i po krótkim pościgu schwyta. Nawet jeśliby udało im się zbiec — „bibuły" nie uratują...

Drzwi zachwiały się pod uderzeniem kolb. Alosza cofnął się od okna i zdecydowanym ruchem zamknął je. Potem podszedł do drzwi.

— Kto?

— Otwierać, policja!

Wolnym ruchem wyjął z kieszeni rewolwer i strzelił...

## GRISZA

...W 1943 r. w okresie walki podziemnej z okupantem, od swoich władz konspiracyjnych dostałem rozkaz przeniesienia instrukcji specjalnych dowództwu oddziałów partyzanckich w Górach Świętokrzyskich.

Znalazłszy się tam, przypadkowo byłem świadkiem zdarzenia, którego patos dziś jeszcze mnie wzrusza. Tuż przed moim przyjazdem Niemcy przeprowadzali na terenach tych „pacyfikację", w wyniku której jeden z dowódców grup partyzanckich dostał się do niewoli. Niemcy zaproponowali wymianę. To znaczy zaproponowali zwolnienie por. „Groma", jeśli partyzanci polscy dostarczą im „żywego i całego" dowódcę radzieckiego oddziału — „Griszę", który bardzo Niemcom dawał się we znaki. Oczywiście dowództwo polskie pertraktacji nie podjęło.

Siedziałem z kpt. „Szarym" w kwaterze dowództwa, kiedy zameldowano przybycie „Griszy".

Wszedł. Wysoki i barczysty — wypełnił sobą niemal cały namiot.

— Podobno Niemcy zaproponowali wam handel żywym towarem? — powiedział prawie poprawną polszczyzną.

— Tak, ale my z Niemcami nie handlujemy w ogóle. Przygotowujemy się natomiast do próby odbicia por. „Groma", w czasie transportowania go do Warszawy — odpowiedział kpt. „Szary".

— Całkiem niepotrzebnie — roześmiał się „Grisza".

— Jak to? — Kpt. „Szary" zmarszczył się.

— Bo ja już to zrobiłem — teraz „Grisza" był poważny. — Wiedziałem o propozycji i wiedziałem, że ją odrzuciliście. Mam zwyczaj spłacać długi przyjaźni; „Grom" jest w obozie, pod opieką waszych sanitariuszek.

Dwie wyciągnięte dłonie spotkały się w uścisku. Uścisk takiej przyjaźni przetrwa każdą próbę...

## TRZY „JAKI"

...Wracali z zadania. Właśnie bombardowali niemiecką bazę lotniczą „Fliegerhorst Aberswalde-Gruppe III O". Lecieli już nad własnym terenem. Nagle, z chmury nad nimi, wyszły cztery Focke-Wulf-190. Ich dwóch, a tamtych czterech... Walka prawie, że beznadziejna. Rozszerzone od nadmiernego wysiłku oczy Polaka, biorąc na cel jednego z Niemców, spostrzegają na siatce celownika odmienny kształt samolotu. Sekunda niepewności i wreszcie fala szczęścia zalewa serce: tak, to radzieckie „Jaki"! Jest ich trzy. Sytuacja momentalnie zmienia się. Teraz Niemcy usiłują wymknąć się...

Walka kończy się zestrzeleniem dwóch maszyn niemieckich, dwóm pozostałym udaje się umknąć.

Polak starannie dobiera słów, zanim powie w mikrofon po rosyjsku:

— Przybyliście w porę. Dziękujemy.

Chwila ciszy i wraca odpowiedź:

— Nie ma za co. My dzisiaj, wy jutro nam. Zwykłe prawo przyjaźni...

* * *

Przyjaźń przetrwała walkę. Kiedy dziś, młody przyjacielu, patrzysz na coraz potężniejące lotnictwo Polski — wiedz: lotnictwo to wyrosło właśnie z przyjaźni między dwoma narodami słowiańskimi.



# IWAN KOŻEDUB

Nazwisko Iwana Kożeduba zna w Związku Radzieckim każde dziecko. Iwan Kożedub jest bohaterem narodowym. Posiada najwyższe odznaczenia wojskowe: trzy złote gwiazdy Bohatera Związku Radzieckiego. Podobne odznaczenia posiada tylko troje ludzi: Marszałek Żukow, lotnik Pokryszkin i lotnik Iwan Kożedub.

Kariera wojskowa Kożeduba — to jakby fragment wyjęty z sensacyjnej powieści. Bohater ma dziś zaledwie 27 lat, a jest już majorem lotnictwa. Pierwszy swój lot bojowy wykonał w marcu 1943 roku, posiadając stopień plutonowego.

Kożedub urodził się w 1920 roku, w małej wiosce Obrażejewka na Ukrainie.

Od dzieciństwa pasjonował się sportem. Później, już w szkole pilotów zyskał sobie sławę niezwyciężonego gimnastyka i atlety. Koledzy jego ze szkoły lotniczej pamiętają, jak kiedyś, na zawodach 21 razy pod rząd podnosił prawą ręką 32-kilogramowy ciężar. Przyjaciele żartowali wtedy: „Powinieneś występować w cyrku, a nie marnować się w lotnictwie". „Po cóż mi cyrk! Siła przyda mi się także i w lotnictwie" — odpowiadał Kożedub. Miał rację. Nieraz koledzy z pułku podziwiali jego niewiarygodną wprost wytrzymałość.

Po ukończeniu wiejskiej szkoły wyjechał do miasta Szostki, by kontynuować naukę. Kończy technikum chemiczno - technologiczne. W tym okresie wspaniale rozwijają się ośrodki sportu lotniczego i cywilne szkoły pilotów. Kożedub wstępuje do szkoły pilotów Aeroklubu Szostkowskiego. I wtedy owładnęła nim nieprzeparta chęć latania; postanowił całkowicie poświęcić się lotnictwu. Wstępuje do szkoły pilotów wojskowych i od razu wybija się spośród kolegów niezwykłymi zdolnościami. Przed samą wojną radziecko-niemiecką kończy szkołę i pozostaje w niej jako instruktor.

Wybucha wojna. Na ziemi, na morzu i w powietrzu toczy się zażarta walka. Kożedub rwie się do walki. Długo dowództwo nie wypuszcza go: jest potrzebny jako instruktor. Lecz wreszcie 26 marca 1943 roku Kożedub wykonuje swój pierwszy bojowy lot. Historia tego lotu jest niezwykła, a wynik jego mógł złamać każdego człowieka, ale nie Kożeduba.

Wyleciał rano, by wypróbować nowy samolot myśliwski. Tylko jego maszyna znajdowała się w powietrzu. I nagle nadlatuje grupa dziesięciu niemieckich bombowców.

Kożedub błyskawicznie od strony słońca atakuje bombowce. Nagle instynktownie ogląda się poza siebie. W samą porę: za nim pędzą 3 Messerschmidty. Pilot radziecki jest pod ich ogniem. Skrzydło jego samolotu przestrzelone, zbiornik z benzyną podziurawiony... Po porażce w pierwszej od razu walce powietrznej łatwo można zwątpić w swoje siły.

Już w lipcu 1943 roku, w drugim dniu wielkiej bitwy pod Kurskiem, Kożedub odpłacił Niemcom za pierwszą swoją porażkę. We wrześniu miał już na swoim koncie 9 zestrzelonych samolotów niemieckich.

Pułk, w którym pełni służbę, przenosi się na front naddnieprzański. I tu osiąga Kożedub najwspanialszy swój sukces. W ciągu dziesięciu dni zestrzeliwuje 11 samolotów wroga. Z początkiem 1944 r. liczba strąconych przez Kożeduba samolotów dochodzi do dwudziestu. W lutym otrzymuje po raz pierwszy zaszczytny tytuł Bohatera Związku Radzieckiego.

W tym czasie lejtnant Iwan Kożedub dowodzi kluczem myśliwców. Armia radziecka w potężnej swej ofensywie parła na zachód i teren walk przeniósł się nad południowy Bug i Dniestr. Zacięte walki wywiązały się w rejonie miasta Jassy. I tu zabłysnął w całej pełni wspaniały talent i umiejętności pilotażowe Kożeduba. Zestrzeliwuje jeszcze 14 samolotów wroga! 34 strącone samoloty nieprzyjacielskie —tego rachunku mógł pozazdrościć każdy pilot. W sierpniu 1944 r. za swoje wyczyny powtórnie otrzymuje tytuł Bohatera Związku Radzieckiego.

W ostatnim okresie wojny Kożedub latał na samolocie, który zakupił za swoje długoletnie oszczędności 70-letni pszczelarz jednego z kołchozów pod Stalingradem — Wasyli Koniew. Staruszek przekazał samolot Stalinowi z prośbą, by oddać go „najlepszemu pilotowi na froncie". Zaszczyt ten spotkał Kożeduba i na samolocie tym strącił on jeszcze 8 niemieckich maszyn.

Wiele można by pisać o walkach tego znakomitego pilota. Lubi atakować z lotu koszącego, co dla myśliwca jest nadzwyczaj niebezpieczne. Walczy na spotkaniowych kursach atakując wroga z przodu i idąc na walkę nerwów. Wyobraźcie sobie dwa samoloty myśliwskie, lecące na spotkanie z wściekłą szybkością. Musi nastąpić moment, w którym się zderzą. Jeden z pilotów zwykle nie wytrzymuje nerwowo i skręca, a w tym jest jego zguba. Drugi błyskawicznie zajmuje dogodną dla ataku pozycję i rozstrzeliwuje przeciwnika, nie dając mu nawet możności obrony. Kożedub ani razu nie skręcił ze spotkaniowego kursu. Na to jednak trzeba było właśnie mieć nerwy Kożeduba...

Na ziemi jest spokojny, skromny i małomówny; w powietrzu—w swoim żywiole, jak gdyby przeradza się. Staje się gwałtowny, kąśliwy, zawzięty i chytry. Chociaż jest mistrzem klasycznego ataku, którego uczyło się tysiące lotników — nie lubi mówić o swoich wyczynach.

Swój 62-gi samolot zestrzelił Kożedub już w okolicach Berlina. Swoistą wymowę mają tutaj cyfry. Kożedub wykonał 520 lotów bojowych, brał udział w 125 walkach powietrznych, strącił 18 „Ju-87", 22 „F.W.-190", 19 „Me-109", 2 „He-111" i 1 samolot rumuński.

W sierpniu 1945 r. major gwardii Iwan Kożedub po raz trzeci otrzymał tytuł Bohatera Związku Radzieckiego.

Obecnie as lotnictwa radzieckiego zamienił kabinę swojego „Ławoczkina" na pracownię naukową. Jest słuchaczem Akademii Wojskowej Radzieckich Sił Powietrznych. A gdy wyjdzie z niej jako już nie tylko doświadczony w walkach pilot, ale i uzbrojony w szeroką wiedzę teoretyczną dowódca, będzie szkolił młodych lotników, by opanowali sztukę latania tak, jak on sam ją opanował.

I tu przypominają mi się słowa jednego z artykułów radzieckiego pisarza, Ilii Erenburga:

„...Nie można mierzyć kultury kraju ilością samochodów, w tym celu należy pomówić z człowiekiem, który siedzi w samochodzie. Łatwiej skonstruować model „Buicka" aniżeli napisać „Wojnę i Pokój". Nasza przewaga polega na tym, że prawdziwą kulturę uczyniliśmy ogólnonarodową. Pisarz radziecki słusznie dumny jest ze swych czytelników— przeżywają to, co czytają, myślą nad tym, a dobra książka zawsze pozostawia głęboki ślad w świadomości naszego narodu...

Istotnie diametralnie różnimy się od Ameryki — cenimy harmonijny i wszechstronny rozwój człowieka. Mamy tymczasem mało chłodni lub odkurzaczy — to prawda, lecz mamy wiele prawdziwych ludzi..."

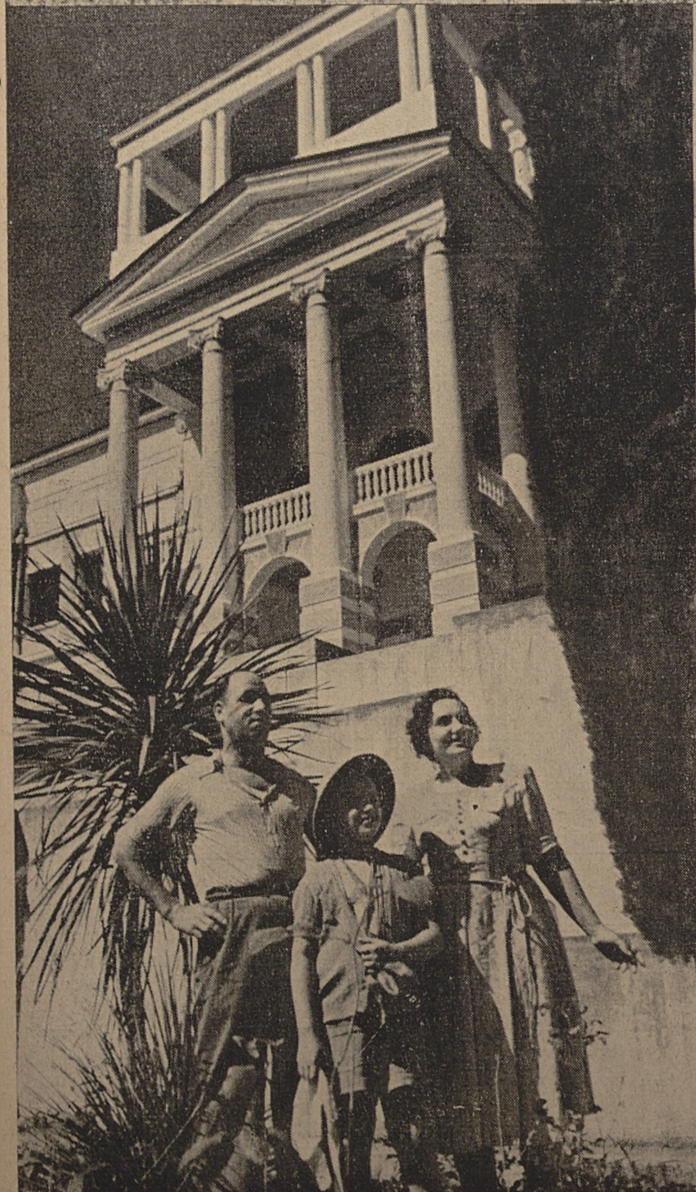


# Wczoraj walka — dziś praca

Lotnicy radzieccy, ci sami, którzy w czasie wojny strącili 60 000 niemieckich samolotów, dziś pracują nad odbudową swej Ojczyzny — pracują dla pokoju.

Ten młody pilot, który wręcza kobiecie z kaukaskiego kołchozu paczkę z pocztą (zdjęcie na lewo), ma poza sobą 93 loty bojowe na wroga. Dziś prowadzi pocztowy Po-2 wśród gór, przełęczy i hal kabardyńskich na Kaukazie.

Lecz nie tylko pilna poczta korzysta w ZSRR z usług samolotu — książki odbywają także powietrzne podróże. Do Samarkandy w Uzbekistanie, przysłano 5 tysięcy nowowydanych tomów. „Kosz-rabat", „Farisz", „Nur-ata" — nazwy znane nam z bajek tysiąca i jednej nocy. Książki muszą być szybko dostarczone do wysokogórskich wiosek. Na pomoc przylatuje weteran wojny — poczciwy Po-2 (zdjęcie u dołu). Ręczę, że cieszy się wszystkimi swymi dźwigarami i podłużnicami: zamiast bomb, ma na swym pokładzie książki, które czynią ludzi lepszymi i mądrzejszymi.





Cieszy się i śmieje do życia cała rodzina Gryzodubowych (zdjęcie z lewej u dołu). Odpoczywają w sanatorium w Soczi, w pięknym zakątku nad brzegiem Czarnego Morza. A wieczorami... Wieczorami nie tatuś, a mamusia Walentyna Gryzodubowa opowiada synowi o swych dalekich lotach, o tym, jak zdobyła tytuł Bohatera Związku Radzieckiego.

Zdobyła go wraz z Marią Roskową i Poliną Osipienko, jako pierwsza kobieta w ZSRR, za swe śmiałe loty długodystansowe. Największym osiągnięciem tych trzech pilotek był przelot Moskwa — Daleki Wschód, na samolocie „Rodina" w 1938 r. (zdjęcie u góry).

W czasie wojny Roskowa dowodziła kobiecym pułkiem bombowym. Zginęła śmiercią lotnika wraz z Osipienko, w jednym ze swych lotów bojowych na pozycje niemieckie. Imiona ich zapisane są wśród imion tych bohaterskich lotników radzieckich, którzy oddali swe życie w obronie Ojczyzny po to, by dziś mogła Ona żyć i pracować w pokoju.

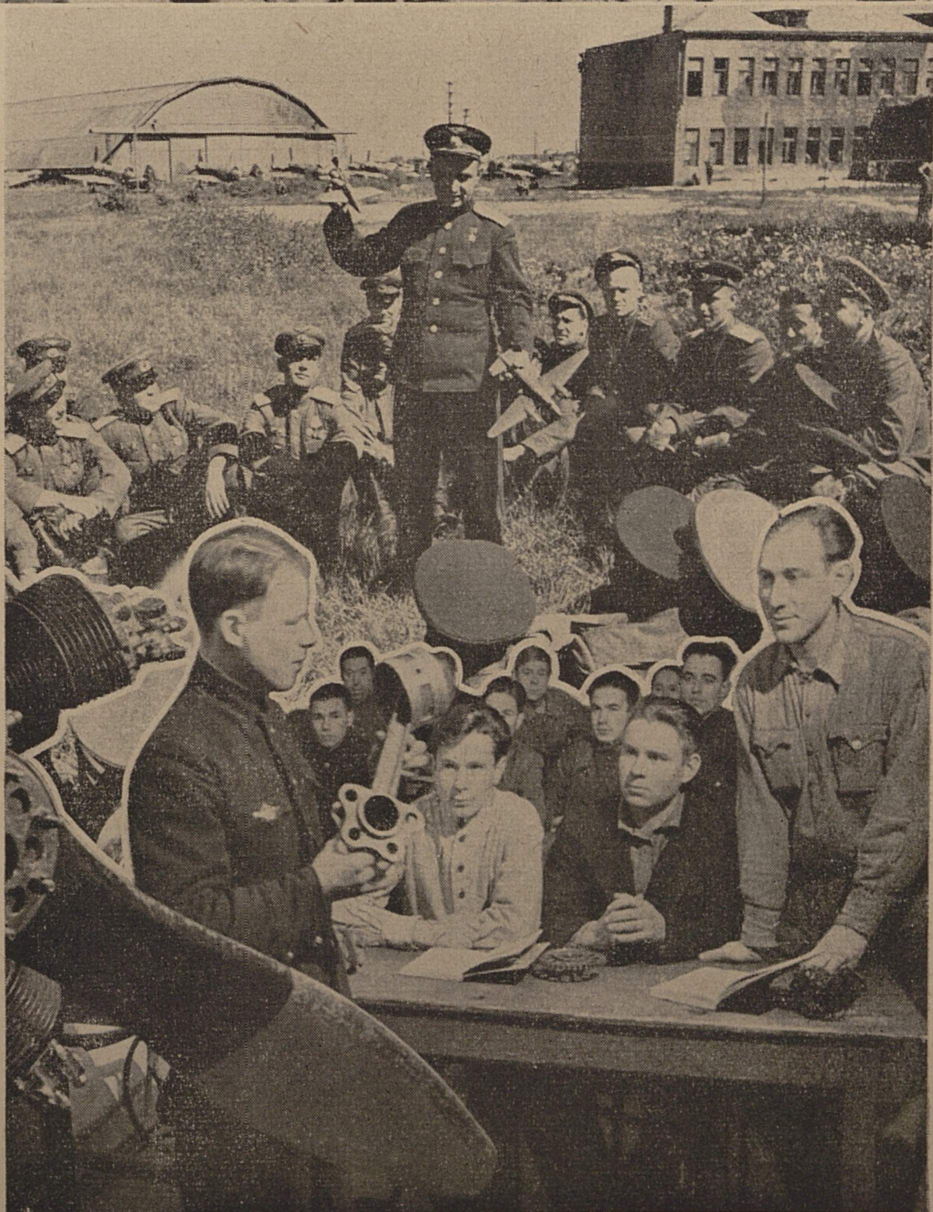
Radzieckie lotnictwo wojskowe stoi na straży nieba swej Ojczyzny. Doświadczeni lotnicy bojowi przekazują swe doświadczenia, zdobyte w walce młodemu pokoleniu pilotów.

Bohater Związku Radzieckiego, generał - pilot Błagowieszczański uczy pilotów sztuki walki powietrznej (zdjęcie z prawej u góry).

W klubie szybowcowo - spadochronowym w Kazaniu (zdjęcie z prawej) technik lotniczy Kraszenikow zapoznaje uczniów z budową silnika. Klubów takich w ZSRR są setki.

Podstawę siły radzieckiego lotnictwa stanowią nie kadry zawodowych wojskowych, a setki tysięcy młodzieży lotniczej.

Młodzieży, która uczy się latać, by służyć sprawie budowy lotnictwa w swym kraju, by służyć sprawie pokoju.



# Z Kraju

### DELEGACJA L. L. U PREMIERA RZĄDU

W czasie Tygodnia Ligi, delegaci Zarządu Głównego: inż. Leja, płk Żaczkiewicz, prof. Bieniek, płk Kępiński i mjr Czechowski zostali przyjęci na audiencji u Premiera Cyrankiewicza.

Po przedstawieniu zadań Ligi, Premier zapewnił delegację o pozytywnym ustosunkowaniu się Rządu do zagadnień lotnicwa sportowego.

### „PEGAZ" W MONTAŻU

Okręgowe Warsztaty Szybowcowe w Warszawie, wykonujące prototyp motoszybowca „Pegaz", konstrukcji inż. Chylińskiego, przystąpiły obecnie do montażu skrzydeł i gondoli pilota. Spodziewać się należy, że obecnie prace przy budowie „Pegaza" będą posuwały się w znacznie szybszym tempie, ponieważ sprawa silnika do tego motoszybowca została już pomyślnie załatwiona, a mianowicie na „Pegazie" zostanie zabudowany silnik polski, konstrukcji inż. Gajeckiego. Należy się spodziewać, że zarówno płatowiec jak i silnik zostaną ukończone jednocześnie, (należy pamiętać, że silnik przed zabudowaniem na płatowcu musi przejść homologację ITL).

Oblatania motoszybowca należy się spodziewać nie wcześniej jak pod koniec przyszłego roku.

### JUMO 004 W ITL

Instytut Techniczny Lotnicwa obok wielu prac przygotowawczych, naukowych i badawczych skompletował części silnika strumieniowo-odrzutowego Jumo 004. ITL posiada pełną dokumentację tego silnika, co pozwoli wkrótce na przeprowadzenie prób i doświadczeń. Dla przeprowadzenia pełnych badań zbudowano kompresor, składający się z czterostopniowej sprężarki, który będzie dawał cztery atmosfery ciśnienia; pozwoli to stworzyć w laboratorium warunki zbliżone do warunków w locie. Kompresor będzie napędzany silnikiem lotniczym Jumo 205 C.

### PROMOCJA W TECHNICZNEJ SZKOLE LOTNICTWA

Dnia 26 października odbyła się w Technicznej Szkole Lotnictwa czystość wręczenia sztandaru przez przedstawicieli organizacji młodzieżowych województwa warszawskiego.

Po uroczystej mszy św., odprawionej przez ks. płk Pyszkowskiego, przedstawiciele organizacji młodzieżowych przekazali sztandar szkoły, ufundowany przez młodzież.

Z rąk przedstawicieli ZWM, OM TUR, ZHP i WICI przyjął piękny sztandar I-szy Wiceminister Obrony Narodowej, gen. dyw. Spychalski, wręczając go następnie komendantowi TSL.

Po akcie wbijania gwoździ pamiątkowych nastąpiła uroczysta chwila promocji oficerów TSL. Przyziemie lotnicze odrodzonego lotnictwa polskiego powiększyło się znowu o grupę doskonale wyszkolonych specjalistów.

Uroczystości zakończone zostały defiladą i zwiedzaniem wystawy pomocy naukowych, wykonanych przez instruktorów i uczniów TSL.

### REMONT SAMOLOTÓW W WARSZTATACH I. S-u.

Warsztaty szybowcowe IS w Bielsku wyremontowały 5 samolotów PO—2 (nowe skrzydła i baldachimy), oraz 3 samoloty Piper-Cub. 4 samoloty klubowe Piper-Cub wyremontowano w 60%. Niedługo zostaną one oddane do dyspozycji pilotów klubowych.

### NOWY PROTOTYP NA WARSZTACIE

Centralne Studium Samolotów (CSS) ukończyło opracowywanie prototypu samolotu szkolnego CSS—10. Maszyna ta została skonstruowana przez inż. Misztala, kierownika Studium.

Obecnie w PZL kończy się montaż samolotu.

CSS—10 to dolnopłat z siedzeniami obok siebie i silnikiem Walter Mikron o mocy 65 KM.

W chwili obecnej CSS opracowuje nowe prototypy; będą to: CSS-11 — szkolno-akrobacyjny, dwumiejscowy i CSS-12 — dziesięcioosobowy samolot komunikacyjny (plus 2 ludzi załogi), wyposażony w dwa 12-cylindrowe silniki.

### CZŁONKOWIE LIGI LOTNICZEJ OTRZYMUJĄ LEGITYMACJE

W celu usprawnienia działalności organizacyjnej kół, Zarząd Główny Ligi Lotniczej zaopatrzył wszystkie Okręgi w odpowiedni zapas legitymacji i mareczek za opłaty. Każdy członek L. L. winien we własnym interesie jak najszybciej zaopatrzyć się w dokument, stwierdzający jego członkostwo.

### NOWA KSIĄŻKA LOTNICZA

W połowie listopada br. ukaże się w sprzedaży książka ppor. K. Goździewskiego pt. „Na kursie 270°". Książka stanowi zbiór opowiadań lotniczych z walk I Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa", z których część drukowana była na łamach SiM-u.

# SAM NA SAM ZE STRATOSFERĄ

W. RIĄBCZYKÓW

Wspominam cichy wieczór, drzemiące lasy i obszerną łąkę, porosłą wysoką trawą. Pośród mleczy i białego rumianku, podłożywszy pod głowę spadochron, leżał Wasyl Romaniuk. Każdy jego ruch, błysk oczu, zdradzały nieprzeciętny humor, energię i siłę. Trudno było uwierzyć, że przed chwilą Romaniuk ustalił rekord, walczył z diabelskim pędem i zimnem, zwyciężył wysokość. Jak gdyby nigdy nic, kontynuował rozpoczętą rozmowę:

— Tak, jesteśmy skrzydlatymi ludźmi — mówił z namysłem, ważąc pojedyncze słowa — a nasza ojczyzna jest ojczyzną spadochroniarstwa. Pierwszy w świecie spadochron „RK—1" został wynaleziony przez rosyjskiego lotnika, Gleba Kotielnikowa. Jego wynalazek wykradli zagraniczni awanturnicy. A jaśnie oświecone nieuki z carskiego ministerstwa wojny nagradzały włóczęgów. Oni gardzili wszystkim, czego dokonano u nas, w Ojczyźnie. Przykro wspomnieć, dowodzący rosyjskim lotnictwem, wielki książę Aleksander pisał i mówił, że spadochron w lotnictwie jest rzeczą szkodliwą...

Czasy te minęły i już się nie powtórzą!

Dziś dumni jesteśmy ze wszystkiego co stworzono u nas, rękami naszych radzieckich ludzi. Dziś przodujemy w wielu dziedzinach nauki i techniki. Desanty spadochronowe i desanty ze stratosfery są osiągnięciem radzieckim.

Z największą energią walczy Romaniuk o światowe wyczyny spadochronowe. Wraz ze swymi przyjaciółmi broni radzieckiego pierwszeństwa w spadochroniarstwie.

Oto cyfry: pierwszy skok wykonał Romaniuk w 1934 roku, 25 września 1945 roku — 1 309-ty skok, 4 marca 1947 roku — 1 500-ny. Żaden spadochroniarz w świecie nie wykonał takiej ilości skoków. Jeśli zsumujemy razem wszystkie skoki Romaniuka, okaże się, że przebył on w powietrzu okres równy pięciu dobom i przeleciał w tym czasie 3 000 km(!).

Każdy skok Romaniuka — to ryzyko, to odważny wyczyn nowatora. On wypróbował 108 różnych typów spadochronów, skakał z 34 różnych samolotów, szybowców, aerostatów i substratostatów. 25 września 1945 roku Romaniuk skoczył z wysokości 13 108 m i w ciągu 167 sekund spadał 12 141 m nie otwierając spadochronu.

Był to światowy rekord skoku z opóźnieniem. 31 lipca tego samego roku, Romaniuk dowodząc „desantem ze stratosfery" ustalił wraz z siedmioma nieustraszonymi spadochroniarzami światowy rekord grupowego skoku. Otworzyli oni swe spadochrony na wysokości 11 200 m.

W lecie 1947 roku, w rejonie Średniej Wołgi, trzej przyjaciele — mistrzowie spadochroniarstwa Z.S.R.R. ustalili nowy rekord wysokości skoku, bijąc poprzedni trzykrotnie. Byli to: kpt. Mikołaj Gładkow, kpt. Aleksy Pietkiewicz i ppłk. Wasyl Romaniuk.

Jako pierwszy szturmował niebo kpt. Gładkow. Ma on 37 lat i... 663 skoki. Gładkow ukończył Instytut Wychowania Fizycznego im. Stalina, uprawia wszystkie rodzaje sportu, był niejednokrotnym mistrzem Z.S.R.R. w walce na bagnety i zapasach wolno-amerykańskich.

Szybkościowy samolot, pilotowany przez Wiktora Seliwanowa, zginął w błękicie nieba. Zapadł wieczór. Na ziemi było gorąco, lecz w miarę nabierania wysokości w kabinie stawało się coraz chłodniej. Przyrządy pokładowe pokrywały się szronem i mróz przenikał ciało poprzez zimowy, futrzany kombinezon. O godz. 19 min. 40 samolot osiągnął 12 240 m. Skoczek Mikołaj Gładkow otworzył kabinę, uniósł się z siedzenia i skoczył w otchłań.

Na fioletowym niebie, z lewej i z prawej strony skoczka, jak śnieżne, górskie granie wznosiły się obłoki. Wśród nich pod jedwabną czaszą wisiał człowiek. Pomyślnie wylądował w stepie, skrywszy się z głową w wysokiej trawie. Później przyleciał samolot, zabrał przyrządy, wyposażenie i odleciał. Gładkow powiedział lotnikowi, by do rana nie wracał po niego, a sam poszedł do pastuchów i położył się na spoczynek w trawie u ogniska.

Tymczasem w sztabie rozpatrywano szczegółowo wykresy barogramek. Dokumenty wykazały, że kpt. Gładkow ustalił nowy rekord światowy w klasie skoków wysokościowych.

Cztery dni później na tym samym samolocie wystartował do stratosfery kpt. Aleksy Pietkiewicz. Pogoda była wspaniała. O godz. 11 min. 05 na wysokości 12 520 m Pietkiewicz skoczył. Po 19 min. 05 sek. „właściciel" nowego rekordu był na ziemi.

Należy podkreślić, że poprzedni rekord światowy w tej klasie należał także do radzieckiego spadochroniarza Kajtanowa. Dziesięć lat temu, w 1937 roku, skoczył on z 11 037 m. Nikt na świecie w ciągu tego czasu nie pobił tego rekordu. Lecz sami radzieccy spadochroniarze postanowili go polepszyć. Na tym jednak walka o pierwszeństwo nie skończyła się. Do skoku gotował się Romaniuk.

Wiktor Seliwanow po raz trzeci wiódł swój samolot; za nim, w drugiej kabinie siedział słynny spadochroniarz. Przed startem stan jego zdrowia sprawdził kierownik skoków, płk Gryzłow i doktór Pieszkow. Romaniuk natarł twarz specjalną maścią przeciw odmrożeniu, wdział wełnianą bieliznę, futrzaną haubę, buty i rękawice, włączył aparat tlenowy i teraz siedząc w kabinie obserwował przyrządy pokładowe.

Samolot wystartował o godz. 8.20. Na ziemi było + 20° C. O godz. 8.25 samolot był na 4 000 m. O godz. 9 min. 47 wysokość wzrosła do 12 000 m, a temperatura spadła do — 55° C. O godz. 9-ej samolot osiągnął pułap — 13 400 m.

Co mówi Wasyl Romaniuk o swym skoku?

— Na małych wysokościach, rzędu sześciu — ośmiu tysięcy metrów, zazwyczaj nie czuję się oderwanym od ziemi. Jestem jeszcze „w domu". Lecz mijam wysokość 10 000 m i jestem już w nowych, niezwykłych dla człowieka warunkach. Im wyżej wznosi się samolot tym bardziej czuję się oderwany od ziemi.

W samolocie mogłem porozumiewać się z pilotem przez awiofon. Lecz mówić trudno — traci się oddech. Wystarczy poruszyć

się nieco gwałtowniej, by oddech stał się częsty i przerywany. Gdy lot stratosferyczny odbywa się zimą, nie czuje się przejścia do mrozu na wysokości. Lecz latem, po stepowym upale, trudno przywyknąć do ostrego mrozu stratosfery. Na wysokości 11 000 m niechcący zdjąłem rękawiczkę i mało nie odmroziłem palców. Musiałem szybko założyć rękawicę z powrotem i rozcierać rękę.

Trudności skoku z dużej wysokości potęguje fakt, że trzeba starannie uważać na aparaty tlenowe (przerwa w dopływie tlenu — to śmierć) i strzec się przed odmrożeniem.

Gdy osiągnęliśmy 12 000 m zacząłem odczuwać niezwykłość warunków stratosferycznych. Odczułem nawet strach. Lecz już przyrządy pokazały 13 400 m. Pilot dał znak: skacz. Odrzuciłem owiewkę kabiny, wyłączyłem pokładowy aparat tlenowy, włączając jednocześnie własny. Uniosłem się na rękach i poczułem pęd powietrza. W mgnieniu oka trzeba było sprawdzić aparat tlenowy i przypilnować, by spadochron nie zaczepił się o samolot. Przewaliłem się przez burtę i runąłem w dół.



Balon substratosferyczny „SSSR WR-62".

W uszach szum i dzwonienie. Szarpnąłem natychmiast rączkę spadochronu. Cisza. Poczułem dziwną samotność. Wisiałem sam jeden w stratosferze. Wydawało mi się, że zwisam nieruchomo i nigdy nie spadnę na ziemię, że ziemia jest nieskończenie daleka... To uczucie „nieruchomości" nie opuszczało mnie do chwili, w której osiągnąłem „znajomą" wysokość — 8 000 m. Zauważyłem wówczas, że opadam. Powiało ciepłem.

Na wysokości 3 000 m rozpiąłem kombinezon, zdjąłem rękawice i wyłączyłem aparat tlenowy. Na 1 000 m zacząłem szukać miejsca do lądowania. Po chwili dotknąłem ziemi. Od chwili skoku upłynęło 21 minut.

Po pięciu minutach przyleciał samolot, który ciągle patrolował po niebie. Wybrałem miejsce do lądowania i wskazałem je pilotowi spadochronem.

Po piętnastu minutach meldowałem na macierzystym lotnisku pułkownikowi Gryzłowowi o rezultacie swego skoku.

— Nasze rekordowe skoki — mówi Romaniuk — poświęcamy radzieckiej Ojczyźnie w trzydziestą rocznicę Wielkiej Rewolucji.

Grupa pilotów i skoczków spadochronowych w gondoli balonu, przed lotem do substratosfery.

# BOMBY
## PRZYJAŹŃ
## PRZYGODA

7) dr FERR

(ciąg dalszy)

Sygnalizacyjne rakiety świetlne udało mu się łatwo przenieść do fabryki i w czasie pracy umieścić w torbie obok rakietnicy. Nie budziły one tam niczyjego zdziwienia i mogły leżeć bezpiecznie nawet w przypadku ich odkrycia, gdyż do złudzenia przypominały niemieckie.

W domu, wieczorami, z technicznym słownikiem w ręku studiował instrukcję służbową o Junkersie 88, którą udało mu się zdobyć w Reichu. Wchłaniał w siebie wszelkie szczegóły z obsługi samolotu, porównywał je z przedwojennym Łosiem, a nazajutrz, pracując przy maszynie, sprawdzał zdobyte wiadomości.

Dochodził do przekonania, że start musi mu się udać i że jednak do celu powinien dolecieć.

Sprawdzając pracę silnika zażądał od majstra uzupełnienia baków z benzyną. Cieszył się jak dziecko, kiedy cysterna dopełzła do maszyny i w wężu zabulgotała benzyna. Porównywał ten sposób uzupełniania benzyny ze żmudnym, przedwojennym pompowaniem benzyny z beczek, na lotniskach polowych.

Rozregulowane hamulce obejrzał któregoś dnia majster i polecił doprowadzić je do porządku.

Udawał więc, że pracuje przy nich.

Wreszcie zgłosił się oczekiwany „delegat" ze skierowaniem Arbeitsamtu, gdyż łatwiej było z takim skierowaniem rozmawiać z Kornhassem. Bolek podziwiał sprawność organizacji, jej troskę o drobne szczegóły.

Z przyjęciem delegata nie było kłopotu. Jeszcze tego samego dnia oglądał samolot i wysłuchiwał fachowych uwag Bolka.

Z pracy delegat wywiązywał się dobrze. Umorusany i brudny nie budził podejrzeń, a pomagał uczciwie i chętnie. Widać było nawet, że w domu musiał się uczyć mechaniki, bo wcale rzeczowo odzywał się o niektórych szczegółach.

Po nocach Bolek śnił o udanej ucieczce i przebywał trasę po kilkakroć, pomimo, że fantazja nocna stwarzała najdziwaczniejsze trudności. W przeddzień odlotu łącznik z Komendy Głównej dostarczył mu planu rozmieszczenia nieprzyjacielskich lotnisk, które musiał omijać. Przecież po udanym starcie Niemcy na pewno zaalarmują drogą radiową wszystkie myśliwce.

Myślał o tym, czy nie udałoby mu się zmienić znaków rozpoznawczych samolotu. Wpadł również na pomysł zakrycia jednej cyfry kawałkiem blachy koloru ochronnego, ale doszedł do przekonania, że nie może tego zrobić, gdyż rzucałoby się to za bardzo w oczy innym robotnikom, a przecież tylu kręciło się ich zawsze. Wielu z nich udawało, że coś robi, w rzeczywistości nastawiali tylko uszu.

Wreszcie nadszedł dzień 27 lipca — wtorek. Tego dnia przed końcem pracy, a więc wieczorem, naznaczony był odlot.

Bolek przyszedł do pracy jak zwykle, tak samo ubrany, ze swą nieodłączną teczką ze śniadaniem i narzędziami, jedynie wewnątrz teczki znajdowały się powierzone mu dokumenty, które miał wywieźć.

Wartownik na bramie nawet na niego nie spojrzał, chociaż zdawało mu się, że dowódca warty, spoza okienka wartowni, świdruje go swymi oczami; dla niepoznaki trzepnął swą teczką po głowie jakiegoś przechodzącego kolegę i ze śmiechem uskoczył w bok, unikając odwetowego ciosu.

W hali warsztatowej praca jeszcze się nie zaczęła. Poszedł do magazynu po odbiór narzędzi. Kiedy wrócił, zastał już przy warsztacie delegata, który również niczym specjalnym się nie wyróżniał i nie zwracał niczyjej uwagi. Przywitali się i poszli obejrzeć swoją maszynę. Stała dość daleko od warsztatów, ale za to w pobliżu okrężnej drogi startowej.

Rozłożyli się z narzędziami i delegat przysunąwszy się do silnika, z wysokimi schodkami, zaczął coś w nim wystukiwać.

Bolek wszedł do kabiny. Po raz nie wiadomo który przeglądał, czy wszystko jest w porządku, sprawdzał działanie kranów benzynowych i przypominał sobie kolejność ich działania i włączania; zobaczył, czy rakiety sygnalizacyjne leżą na swym miejscu obok rakietnicy i wreszcie po raz pierwszy, uprzedziwszy delegata, ażeby pilnował, sam sprawdził karabiny maszynowe, robiąc to ostrożnie, żeby zbyt gwałtownie nie poruszać lufą widoczną z zewnątrz. Były w porządku, ale amunicji niewiele, jedna skrzynka przy tylnym i pół skrzynki przy dolnym.

Delegat zasygnalizował nadchodzącego majstra. Bolek przeskoczył do kabiny pilotów. Przez szyby kabiny widział grubego, spoconego Niemca o jowialnie uśmiechniętej, okrągłej twarzy.

— Wie geht's?

— Gerade gut — odpowiedział Bolek.

Niemiec podszedł do silnika, obejrzał go, ucieszył się, że wszystko złożone należycie i zaproponował próbę silnika.

Bolek wytłumaczył mu, że jeszcze ma coś do poprawienia i że próbę zrobią po południu, razem z próbą hamulców, które właśnie kończy regulować.

Majster zgodził się, ale zapowiedział, że samolot musi być dzisiaj gotowy, bo jutro po niego przylecą, i odszedł do drugiej grupy robotników. Czas dłużył się niemiłosiernie.

Na parę minut przybiegł Janek, dowiedzieć się czy wszystko w porządku, a jednocześnie wrzucił do wnętrza kabiny jakieś zawiniątko, prosząc, ażeby Bolek ulokował je gdzieś.

Słońce prażyło straszliwie.

Musieli zdjąć kombinezony i koszule i pracować tylko w spodenkach.

O godzinie 12-ej zjedli z delegatem obiad i powrócili do maszyny. Bolek czuł, że coś w nim zaczyna nieprzyjemnie drgać, łapał się na tym i starał się wmówić w siebie, że przecież nic się nie dzieje.

Od czterech lat nie był w powietrzu.

Wspominał swą tęsknotę za samolotem podczas przebywania w więzieniu w Kaliszu, tęsknotę wżerającą się do szpiku kości, tęsknotę, która chwilami potrafiła mu wycisnąć łzy z oczu.

A za kilka godzin miały się spełnić jego marzenia.

Wolnym krokiem, zamyślony, udał się na poszukiwanie majstra, ażeby rozpocząć próbę silników.

Niespodziewanie spotkał go w połowie drogi do warsztatów. Majster szukał go również:

— Inżynier Kornhass wzywa cię; jest strasznie zły. Coś tam przeskrobał?

— Nic nie wiem — odpowiedział Bolek.

— No to ubierz się i biegiem marsz.

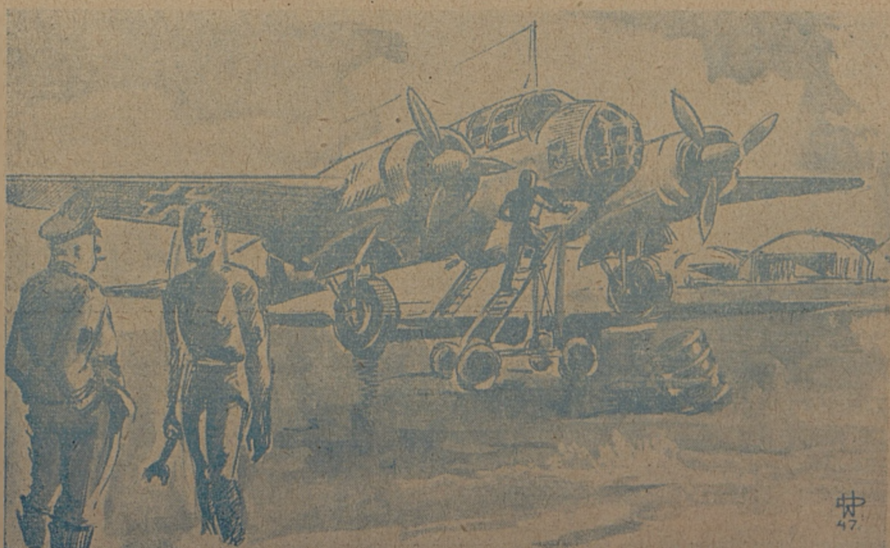
Zawrócił do samolotu, ażeby założyć kombinezon i oznajmić delegatowi, żeby w razie czego oddał jego teczkę Jankowi jeszcze dzisiaj, a Janek będzie wiedział już, co z nią zrobić.

Co prawda lepiej byłoby porozmawiać bezpośrednio z Jankiem i uprzedzić go, ale Janka jeszcze nie było.

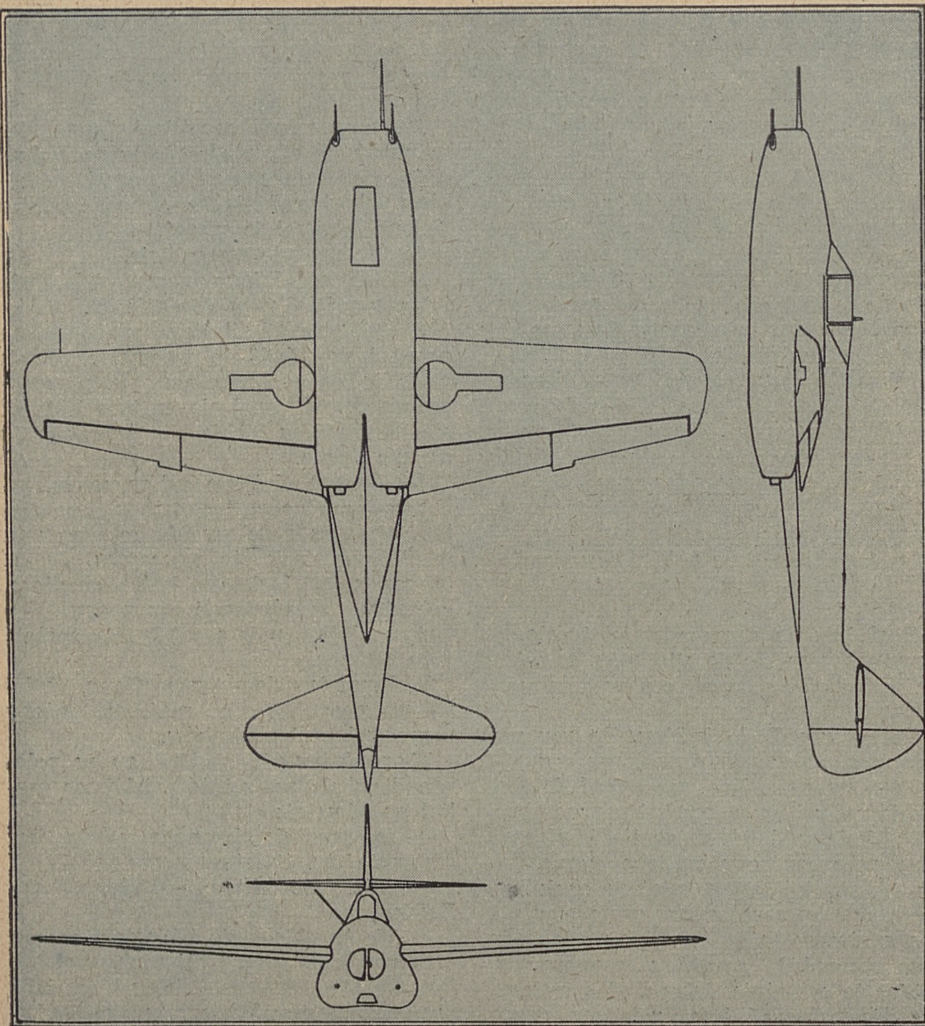
Poszedł więc, ze spuszczoną głową poprzez szumiące warsztaty do frontowego budynku, do gabinetu inżyniera Kornhasa na pierwszym piętrze.

Sekretarka kazała mu wejść.

Zapukał i otworzył drzwi. *(C.d.n.)*



# RADZIECKIE SAMOLOTY ODRZUTOWE



Tajemnica jest podstawą powodzenia. Widzimy to najwyraźniej na przykładzie nowoczesnego lotnictwa radzieckiego.

Uroczystości „Dnia Lotnictwa" w Moskwie wykazały, że Związek Radziecki dysponuje większą ilością nowoczesnych samolotów odrzutowych niż inne państwa. W czasie defilady w Moskwie zademonstrowano przed zgromadzoną publicznością szereg nowych maszyn o napędzie odrzutowym, konstrukcji Jakowlewa, Ławoczkina, Mikojana, Gurjewicza, Suchowa, Iliuszyna i Tupolewa. Poniżej podajemy opis techniczny jednego z nich.

* * *

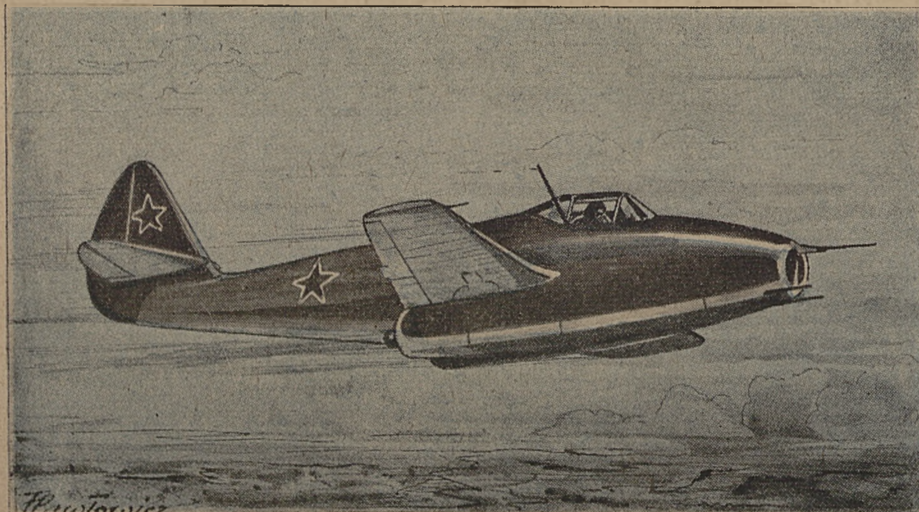
Myśliwski samolot odrzutowy konstrukcji inż. S. A. Ławoczkina jest dalszą ewolucją słynnych samolotów myśliwskich tego konstruktora z ostatniej wojny: Ła—5 i Ła—7.

Samolot odrzutowy Ławoczkina demonstrowany był publicznie po raz pierwszy podczas pokazów w czasie święta 1-go Maja w Moskwie.

Jest to średniopłat konstrukcji całkowicie metalowej, wyposażony w dwa silniki turbinowo-odrzutowe, o sile ciągu 1 596 Kg. Silniki umieszczone są obok siebie w dolnej części kadłuba i posiadają dysze wylotowe w połowie jego długości, pod spodem. Dysze wlotowe znajdują się w przodzie kadłuba. Usterzenie poziome umieszczone jest ponad strugami, wychodzącymi z dysz. Podwozie trójkołowe. Kabina pilota, znajdująca się przed płatem posiada doskonałą widoczność we wszystkich kierunkach.

Oto niektóre dane tego samolotu: Rozpiętość 12,19 m; długość 10,67 m; szybkość 805 km/godz.

F. P.



**WYDAJE:** „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej **Red.:** Janusz Przymanowski, mjr. **Zast. red.:** A. Mańkowski, kpt. Sekr. odp. A. Windholz, kpt. Adres redakcji i administracji: Warszawa 5 ul. Krakowskie Przedmieście 11/4 (róg Królewskiej).
**Adres Kolportażu:** W—wa, Aleje Jerozolimskie Nr 91 (Gmach W.I.G.).

**WARUNKI PRENUMERATY:** miesięcznie — 40 zł; kwartalnie — 115 zł; półrocznie — 220 zł; rocznie — 400 zł. **ULGOWA PRENUMERATA** dla jednostek W. P., organizacji sportu lotniczego itp. kwartalnie—100 zł; półrocznie—185 zł; rocznie—350 zł. Wpłacać czekami na konto PKO: 1.078 właść. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa.

Druk. Zakł. Graf. „Prasa Wojsk." Warszawa. Królewska Nr 2 Opłata pocztowa uiszczona gotówką B-40815